Simca 1000 Rallye 2




SIMCA
2
RALLYE 2



Der SIMCA 1000 Rallye 2 . . .

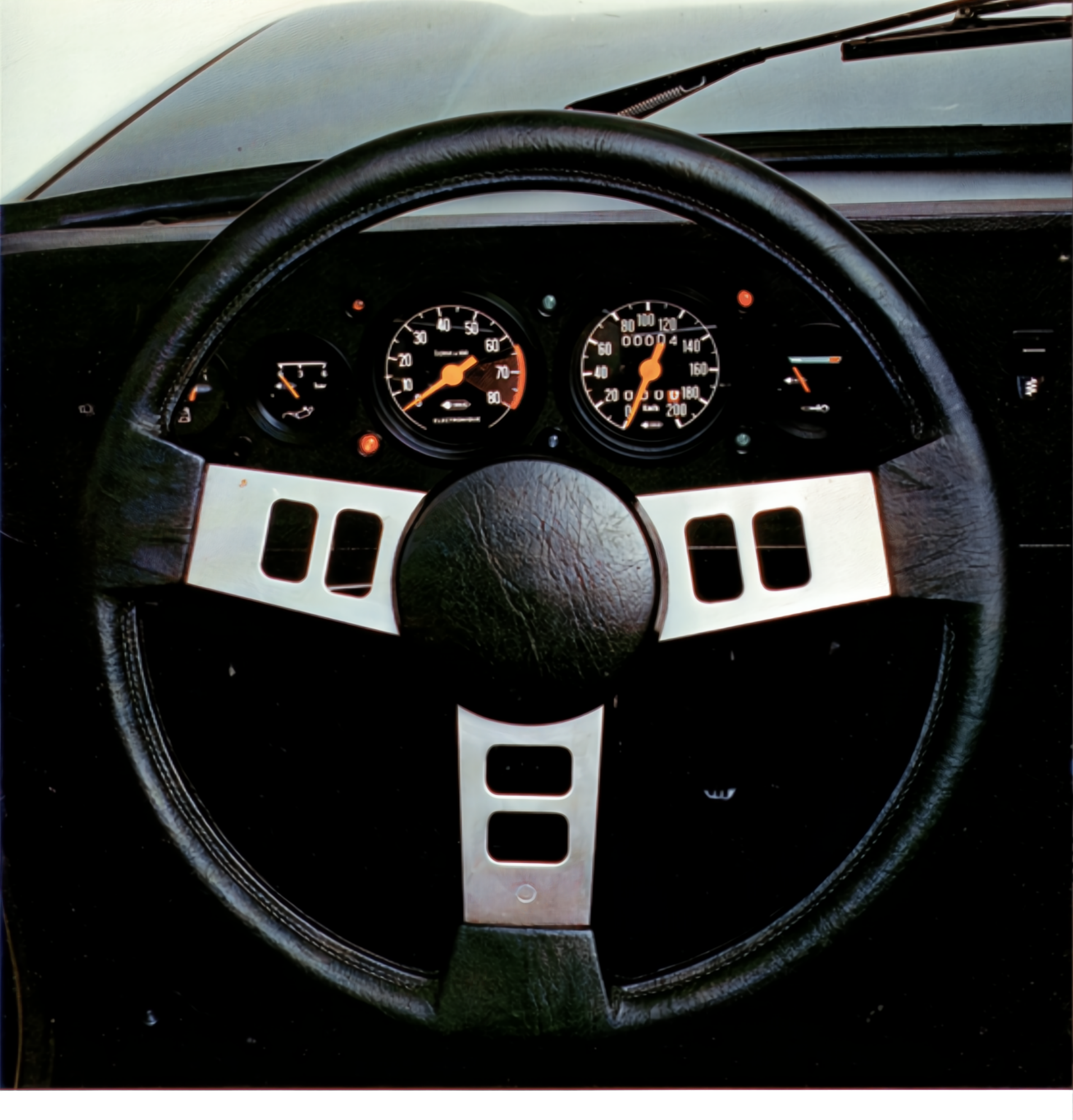
Nach dem SIMCA 1000 Rallye 1 die heißeste Version eines Evergreens, der immer jünger wird. Für Kenner mit Können. Denn er hat es in sich. Mehr Power, mehr Temperament, mehr Ausstattung. Serienmäßig wettbewerbsmäßig. Konkurrenzfähig. Mit üblicher Werksgarantie, aber ohne jeden Aufpreis.

Leistungsfähig - Standfest

Sie erwarten Leistung und werden nicht enttäuscht. Max. 82 PS bei 6000 U/min. Höchstes Drehmoment 11,0 mkp bei 4400 U/min. Von 0 auf 100 km/h in 12 Sekunden. 1 km aus dem Stand in 33,9 Sekunden. Daten, die sich sehen lassen können!
Der drehfeste 1,3 l Vierzylinder-Heckmotor imponiert auch optisch durch seine voluminöse Gasfabrik: Zwei Solex-Doppelvergaser mit aufwendiger Ansaug-Architektur. Als Pendant dazu die ebenso aufwendige Auspuffanlage.
Für das thermische Wohlbefinden der Maschine sorgt der nach vorn verlegte Kühler. Charakteristisch seine wabenartigen Lufteinlaßschlitze unter der Stoßstange.
Thermostatisch geregelt unterstützt ein elektr. Ventilator im Wagenbug bei Bedarf die Kühlwirkung. Das bedeutet gleichzeitig Entlastung des Hecks und PS-Gewinn. Kühlrippen an der Ölwanne garantieren optimale Öltemperaturen. Wie gesund das Triebwerk ist, hören Sie: am kernigen Sound bei jeder Drehzahl.

Professionell - Funktionell

Das Cockpit bietet ideale Voraussetzungen für sportliches Fahren. Mit dem kurzen Sportschaltknüppel läßt sich das vollsynchronisierte, ausgezeichnet abgestufte Vierganggetriebe mit exakten Schaltwegen blitzschnell schalten. Beim Hochschalten und vollem Ausfahren der Gänge stimmt jeder Übergang.
Mit atmungsaktivem Kunstleder bezogene Schalensitze mit weitem Verstellbereich, individuell für den Fahrer in Höhe und Lehnenneigung, geben den Halt, den man als Pilot oder Copilot braucht.



Durch das griffige Metallspeichen-Lederlenkrad mit dem gepolsterten Lenkradkranz (mit durchgestrecktem Arm zu fassen), fällt der Blick auf die Rundinstrumente, schwarzer Grund — weiße Ziffern, die orangefarben Drehzahl, Geschwindigkeit, Tages- oder Etappenkilometer, Öldruck, Wassertemperatur und Tankinhalt (55 l!) signalisieren. Daneben Kontrolleuchten und die Kippschalter auf dem Kräusellack-Armaturenbrett im Profi-Look. Einer davon für die serienmäßige heizbare Heckscheibe. Die von oben nach unten abnehmend blau getönte Verbundglasfrontscheibe wird von 2-stufigen Scheibenwischern mit mattschwarzen Wischerarmen, die auch bei größerer Geschwindigkeit nicht abheben, freigehalten. Reflexe werden durch die mattschwarze Fronthaube und das gleichgehaltene Interieur eliminiert.

Kurvenstabil - Fahrsicher

Kurven sind da, um durchfahren zu werden. Auch mit voller Pulle. Und bei Nässe. Das Fahrwerk mit dem negativen Sturz der Hinterräder wird mit allem fertig. Ob mit abruptem Richtungswechsel, mit der schnellen Kreisbahn oder mit der langen Geraden. Durch die exakte Zahnstangenlenkung läßt sich der übersichtlich kompakte SIMCA 1000 überlegen dirigieren.
Für die Sicherheit sind 2 Scheibenbremsen gut. Die vier des Rallye 2 in Verbindung mit dem Zweikreisbremssystem besser. Besonders, wenn sie so gut und gleichmäßig ansprechen. Ohne Fading.

Er macht seinem Namen Ehre

Für Wettbewerbe gebaut. Nicht nur zum Teilnehmen. Sondern zum Gewinnen. Mit allem was dazugehört. Serienmäßig. Zu einem sportlich-fairen Preis.
In Rallyegelb mit schwarzer Fronthaube und „schnellen" Heckstreifen. Mit 2 Halogen-Zusatzscheinwerfern, Kompressorfanfare, Sport-Außenspiegel, Gürtelreifen und allen weiteren hier beschriebenen Details.

Nun liegt es an Ihnen. Zu gewinnen. Mit dem SIMCA 1000 Rallye 2.





Der SIMCA 1000 Rallye 2 . . .

Technische Daten: SIMCA 1000 Rallye 2

Motor:

4 Zylinder, 4-Takt-Reihenmotor im Heck, 15° nach links geneigt, 5fach gelagerte Kurbelwelle (Trimetall-lager), Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, elektrischer thermostatisch gesteuerter Kühler-Ventilator
tats. Hubraum: 1294 ccm
Steuerhubraum: 1280 ccm
Bohrung/Hub: 76,7/70 mm
max. Leistung bei: 82 PS — 6000 U/min
max. Drehmoment bei: 11,0 mkp — 4400 U/min
Verdichtung: 9,8:1
Vergaser: 2 Querstrom-Doppelverg., Solex 35 PHH E 4
Kraftstoff-Normverbrauch: 9,9 l/100 km, Superbenzin

Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch betätigt, vollsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe (System Porsche), Übersetzungen: I — 3,545, II — 2,118, III — 1,409, IV — 0,963, R — 3,429, Knüppelschaltung
Antrieb: Hinterradantrieb, Achsübersetzung: 4,111

Fahrwerk:

Radaufhängung und Federung vorn: Einzelradaufhängung an Querblattfeder (Sturz ±0°), Kurvenstabilisator, hydraulische Zweiwege-Teleskopstoßdämpfer
Radaufhängung und Federung hinten: Einzelradaufhängung an Diagonallenkern (Sturz —3°), Schraubenfedern, Doppelgelenk-Achse, hydraulische Zweiwege-Teleskopstoßdämpfer
Lenkung: Zahnstangenlenkung mit Sicherheitslenksäule, Übersetzungsverhältnis: 16,58:1
Wendekreis: 9,50 m
Bremsen: Zweikreisbremsanlage, Scheibenbremsen vorn und hinten, hydraulisch betätigt, Handbremse mech.
Felgen und Reifen: 5 J x 13" Lochfelgen
145 HR x 13 Gürtelreifen

Maße und Gewichte:

Länge x Breite x Höhe: 3811 x 1485 x 1365 mm
Radstand: 2220 mm
Spurbreite vorn/hinten: 1265/1280 mm
Bodenfreiheit ohne/mit Belastung: 155/115 mm
Leergewicht: 860 kg
Nutzlast: 320 kg
Zul. Gesamtgewicht: 1180 kg
Kofferrauminhalt: 180 l
Zul. Dachlast: 50 kg

Füllmengen:

Kraftstoffbehälter: 55 l
Kühlsystem einschl. Heizung: 10,5 l
Ölwechselmenge Motor: 4 l
Ölwechselmenge Getriebe: 1,5 l

Elektrische Anlage:

Lichtmaschine: Drehstrom 12 V — 350 W
Batterie: 12 V — 45 Ah

Fahrleistungen:

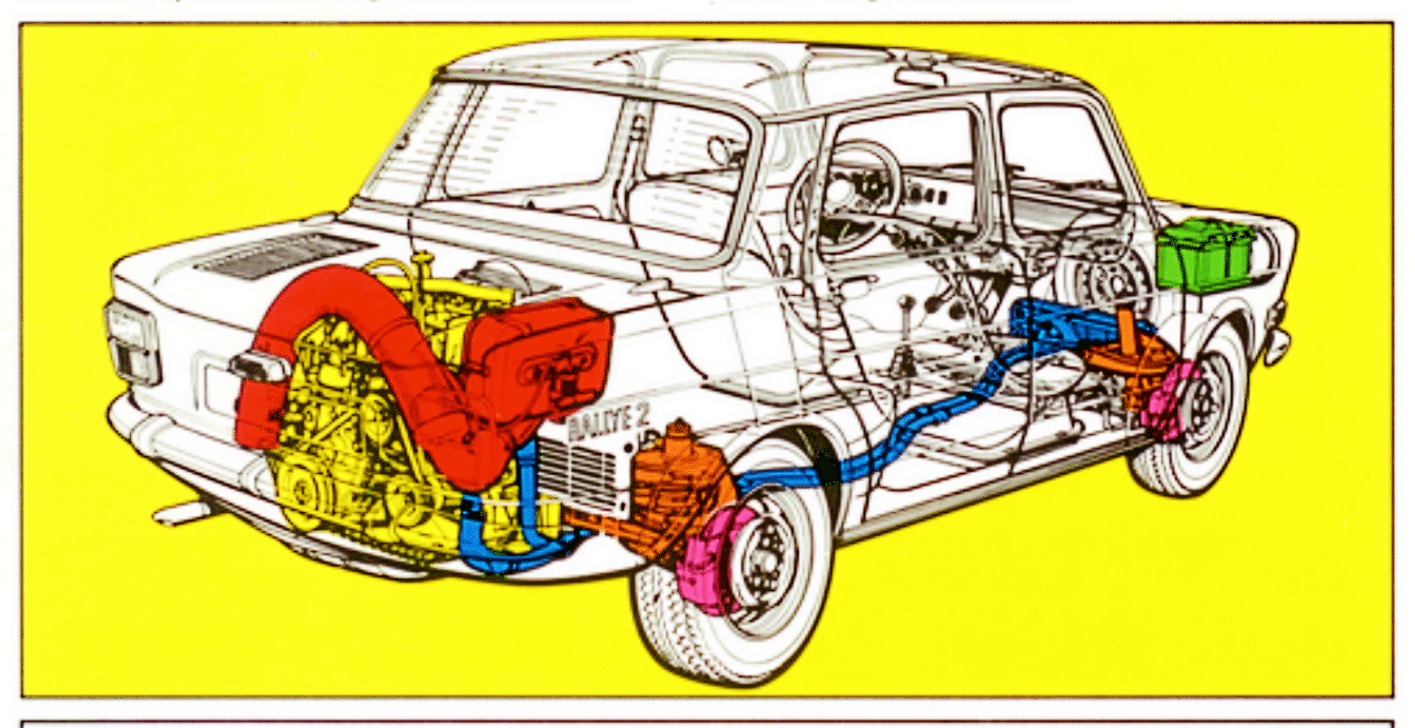
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 12,0 sec.
Höchstgeschwindigkeit: 167 km/h.
1 km mit stehendem Start: 33,9 sec.

Serienmäßige Ausstattung:

wie im Prospekt angegeben. Eine genaue Übersicht enthält die jeweils gültige Preisliste.

Änderungen und Abweichungen in Konstruktion, Ausstattung und Farben sind vorbehalten.

CHRYSLER DEUTSCHLAND GMBH
Neu-Isenburg, Oktober 1972





J 102 0060 NDD